2

Die

Provinz Preußen

und

ihre Berücksichtigung durch den Staat.

Denkschrift

des

Vorsteheramtes der Kaufmannschaft zu Königsberg.

Königsberg.

Gedruckt bei Gruber & Longrien (G. Longrien).

1867.

Die

Provinz Preußen

und

ihre Berücksichtigung durch den Staat.

Denkschrift

des

Vorsteheramtes der Kaufmannschaft zu Königsberg.

Königsberg.

Gedruckt bei Gruber & Longrien (G. Longrien).

1867.

I.

„Ostpreußen ist um fünfzig Jahre hinter der übrigen Welt zurück,“ lautet im westlicheren Deutschland das gewöhnliche Urtheil über die Provinz Preußen. In verzeihlichem Lokal-Patriotismus sträuben wir Bewohner derselben uns gegen eine so wenig schmeichelhafte Beurtheilung unserer Heimat. Seit aber Eisenbahnen und Dampfschiffe uns mit der übrigen Welt, welche wir früher meist nur aus der Geographie kannten, in regeren persönlichen Verkehr gebracht haben und uns häufigere Gelegenheit zu Vergleichungen bieten, beginnt sich die Ahnung unser zu bemächtigen, daß etwas Wahres an der Sache ist. Wir fangen an zu prüfen, worin und wie weit wir hinter den übrigen Provinzen der Monarchie zurückgeblieben sind; wir suchen die Ursachen auf, welche dieses herbeigeführt haben, und setzen, je klarer uns dieselben werden, die Rechtfertigung unserer Heimat nicht mehr in Bestreitung einer in vielen Beziehungen unleugbaren Thatsache, sondern in den Nachweis, daß unsere Provinz nicht die Schuld derselben trägt.

Preußen ist bekanntlich unter allen Provinzen des Staates dem Flächeninhalte nach bei Weitem die bedeutendste. Sie ist um mehr als die Hälfte umfangreicher als die beiden nächst großen Provinzen,

Schlesien und Brandenburg; mehr als dreimal so groß als die kleinste der älteren Provinzen, Westfalen. Dabei enthält unsere Provinz meist fruchtbares Ackerland, zum Theil den reichsten Marschboden der ganzen Monarchie und erfreut sich eines ungemein günstigen Wiesenverhältnisses. Wenn in einzelnen Kreisen steriler Sandboden vorkommt, so ist dieses in anderen Provinzen in gleichem, zum Theil in noch höherem Maße der Fall, oder es findet sich dort ebenso magerer Gebirgsboden. Trotzdem nimmt unsere Provinz an Bevölkerung eine erheblich niedrigere Stelle ein als an Größe. Die Zählung des Jahres 1864 ergab in ihr 3,014,595 Bewohner, während Schlesien mit 3,510,706 an der Spitze stand, und selbst Rheinland, das an Fläche wenig über ein Drittheil der Provinz Preußen besitzt, ihr mit einer Bevölkerung von 3,360,615 voranging. In der That ist Preußen unter den älteren Theilen der Monarchie fast am schwächsten bevölkert. Nach den Mittheilungen des statistischen Bureaus und des Staatsanzeigers kamen Ende 1864 durchschnittlich auf die Quadratmeile:

in der Rheinprovinz	6874	Einwohner,
„ Schlesien	4801	„
„ Westfalen	4546	„
„ Sachsen	4461	„
„ Brandenburg	3611	„
„ Posen	2900	„
„ Preußen	2557	„
„ Pommern	2501	„
im Durchschnitt der Monarchie	3800	„

Unsere Provinz ist also drittehalbmal schwächer bevölkert als Rheinland und um die Hälfte schwächer als die älteren Theile des Staates im Allgemeinen. Das war so zu der Zeit, als der Staat sich nach den großen napoleonischen Kriegen neu konsoli-

dirte, und hat sich während des seitdem verstrichenen halben Jahrhunderts nicht wesentlich geändert. Denn im Jahre 1816 wohnten auf der Quadratmeile:

in der Rheinprovinz . . .	3844	Menschen,
= Westfalen	2880	=
= Schlesien	2655	=
= Sachsen	2611	=
= Brandenburg	1711	=
= Posen	1531	=
= Preußen	1232	=
= Pommern	1185	=
durchschnittlich im Staate .	2030	=

Die Reihenfolge, das gegenseitige Verhältniß ist also für uns fast dasselbe geblieben. In den schwächer bevölkerten Provinzen hat sich naturgemäß die Bevölkerung relativ etwas stärker vermehrt. Die Vergleichung der obigen Reihen ergiebt für Pommern eine Zunahme der Dichtigkeit um 121 pCt., für Preußen 115 pCt., für die Rheinprovinz nur 79 pCt, für Sachsen nur 70 pCt. Indessen ist dies Naturgesetz durch andere entgegenstehende Momente in seinen Wirkungen so weit beschränkt worden, daß in der ganzen langen Friedensperiode eine merkliche Ausgleichung der Dichtigkeitsverschiedenheiten nicht hat eintreten können.

Noch weit ungünstiger stellt sich für unsere Provinz die Sache dar, wenn man die Konzentrationspunkte der Bevölkerung, die größeren Städte, allein betrachtet. Die Provinz Preußen besitzt nur drei Städte mit mehr als 20,000 Einwohnern. In ihnen und den anderen derartigen Städten der älteren Provinzen hat sich von 1816 bis 1864 die Bevölkerung folgendermaßen entwickelt:

Es wuchs in dieser Zeit	%	denn es hatte im Jahr 1816 Einwohner	1864 Einwohner
Königsberg . . . . um	66	61,084	101,507
Danzig . . . . =	77	51,031	90,334
Elbing . . . . =	54	17,850	27,534
Aachen . . . . =	98	32,072	63,811
Magdeburg . . . . =	101	34,734	70,147
Potsdam . . . . =	108	20,254	42,266
Trier . . . . =	118	9,912	21,674
Breslau . . . . =	119	74,633	163,919
Erfurt . . . . =	122	18,066	40,143
Brandenburg . . . . . . =	122	11,694	25,967
Posen . . . . =	123	23,854	53,383
Bonn . . . . =	126	9,926	22,492
Cöln . . . . =	130	52,954	122,162
Halle . . . . =	130	19,907	45,972
Coblenz . . . . =	155	11,253	28,701
Frankfurt a. O. . . . . . =	161	15,102	39,523
Elberfeld . . . . =	185	21,710	62,008
Stettin . . . . =	188	24,493	70,759
Barmen . . . . =	212	19,030	59,544
Düsseldorf . . . . =	214	14,100	44,297
Berlin . . . . =	220	197,717	632,749
Görlitz . . . . =	244	9,156	31,499
Bromberg . . . . =	254	6,782	24,010
Krefeld . . . . =	271	14,373	53,421
Duisburg . . . . =	373	4,508	21,351
Dortmund . . . . =	512	4,465	27,356
Essen . . . . =	563	4,721	31,336

Nicht bloß die Städte der Eisen= und Kohlenbezirke, in welchen sich am schnellsten eine kräftige Industrie entwickeln und eine zahl=

reiche Fabrikbevölkerung ansammeln mußte, sind also drei- und viermal stärker gewachsen als die Städte unserer Provinz; auch fast alle anderen größeren Städte, deren natürliche Lage keinen so auffallenden Vorzug darbot, sind mit doppelt und dreifach schnelleren Schritten vorwärts gekommen als wir. Ja es hat in unserer Provinz — wie in keiner andern — lange Perioden gegeben, wo nicht blos für abgelegene kleine Landstädtchen, sondern für unsere Provinzial-Hauptorte völlige Stagnation oder wol gar absoluter Rückgang eintrat. Königsberg hatte

1823:	63,175	Civil-Einwohner,
1824:	63,087	" "
1825:	62,749	" "

Bis 1828 trat eine kaum merkliche Zunahme ein, 1831 aber schon wieder Abnahme, und selbst 1834 war der Bevölkerungsstand von 1823 noch nicht wieder erreicht. Dann folgte bis 1846 sehr schwaches Wachsthum, in der Zählungs-Periode von 1846 bis 1849 aber schon wieder Rückgang, so daß in der ganzen Periode von 1823 bis 1849 die Civil-Einwohnerschaft sich nur um circa 10 pCt. vermehrte. Danzig und Elbing haben ganz ähnliche Perioden überstanden. Elbing ist trotz seiner großen Rührigkeit und Betriebsamkeit überhaupt unter allen Mittelstädten der Monarchie in der Zeit von 1816 bis 1864 am wenigsten gewachsen und bietet z. B. mit Görlitz, welches in vielen Beziehungen zur Vergleichung auffordert, einen merkwürdigen Kontrast dar.

Eben so langsam wie die Bevölkerung hat bei uns der Wohlstand zugenommen. Wenn sich letzteres auch nicht so klar aus statistischen Daten nachweisen läßt wie ersteres, so sind doch mancherlei Thatsachen amtlich festgestellt, welche mit dem Volkswohlstande in nahem Zusammenhange stehen. Die Sparkassen-Einlagen z. B. betrugen Ende 1864:

	Sparkassen-Einlagen Thlr.	Sgr.	Pf.	oder auf den Kopf d. Bevölkerung Thlr.	Sgr.	Pf.
in Preußen	1,837,807	4	11	—	18	3
= Posen	791,886	1	7	—	15	7
= Pommern	5,872,826	12	4	4	2	6
= Brandenburg	10,815,879	15	4	4	4	—
= Sachsen	16,157,998	29	2	7	27	1
= Schlesien	11,165,349	27	5	3	5	4
= Westfalen	19,283,058	26	11	11	17	1
= der Rheinprovinz	15,968,398	11	4	4	23	1
in der Monarchie überhaupt	81,893,205	9	—	4	7	7

Allerdings ist für die Größe der Spar-Einlagen nicht allein das bessere oder schlechtere Auskommen maßgebend, sondern auch der Grad der Wirthschaftlichkeit und selbst die bequemere oder schwierigere Zugänglichkeit und bessere oder schlechtere Einrichtung der Anstalten. So große Verschiedenheiten wie die eben aufgeführten deuten aber auf große Ungleichheiten im Volkswohlstande, und es läßt sich schon hienach nicht bezweifeln, daß die Bevölkerung unserer Provinz unverhältnißmäßig ärmer geblieben ist als die aller andern mit Ausnahme Posens.

Noch andere Symptome legen in gleichem Sinne Zeugniß ab. Auch die Versicherung gegen Unfälle, an welche jede wirthschaftliche Bevölkerung denkt, sobald sie mehr einnimmt, als der tägliche Unterhalt fordert, ist bei uns viel geringer als in andern Provinzen. Nach einer Angabe für das Jahr 1860 betrugen die Feuer-Versicherungen pro Kopf der Bevölkerung:

in Brandenburg . . 282 Thlr.,
= Sachsen . . . 264 =
= Westfalen . . . 224 =

am Rhein	219	Thlr.,
in Pommern . . .	180	"
" Preußen . . .	125	"

und nur in Posen und merkwürdigerweise auch in Schlesien standen sie noch etwas niedriger.

Endlich ist als ein deutliches Zeichen der geringen Kapital-Ansammlung die auffallend kleine Zahl von Aktien-Gesellschaften in unserer Provinz zu betrachten. Abgesehen von Eisenbahn- und Chaussee-Gesellschaften, deren wir auch nur vier haben, bestanden Ende 1865 nach einer amtlichen Aufstellung in der Provinz Preußen 4 Aktien-Gesellschaften, in Schlesien 14, in Pommern 21, in Sachsen 26, in Brandenburg 31, in Westfalen 34, in der Rheinprovinz 94.

Man möchte die unbefriedigende Entwickelung dieser Verhältnisse vielleicht durch den hauptsächlich ackerbauenden Charakter unserer Provinz erklären wollen. Allein der Wohlstand der Städte und der Aufschwung der Landwirthschaft stehen bei uns in so innigem Kausal-Nexus, daß man von vornherein bei mangelhafter Entwickelung des ersteren auch am kräftigen Gedeihen der letzteren zweifeln muß, und neuere amtliche Feststellungen haben diesen Zweifel nur zu sehr bestätigt. Die genauen Ermittelungen bei Regulirung der Grundsteuer haben uns die Augen darüber geöffnet, wie weit wir auch im Ertrage der Landwirthschaft hinter allen andern Provinzen zurückgeblieben sind.

Daß wir in dieser Beziehung denjenigen Gegenden nicht ganz gleich kommen können, in welchen Wein, Obst, Hopfen, Zuckerrüben eine namhafte Rolle spielen, war uns von jeher bewußt. Allein unser Weizen, unser Roggen, unsere Hülsenfrüchte und Oelsaaten sind in der ganzen Welt hoch geschätzt; unsere Provinz ist reich an Acker, welcher sich vollkommen zum Anbau der edelsten Cerealien eignet; wir durften also wenigstens erwarten, im Ertrage des Acker-

baues nicht allzu weit selbst hinter den gesegnetesten Provinzen des Vaterlandes zurückzustehen. Nach der Zeitschrift des statistischen Bureaus ist aber bei der Regulirung der Grundsteuer ermittelt:

	die steuerpflichtige Fläche in Morg.	deren Reinertrag in Thlrn.	Reinertrag eines Morgens Ackerland Sgr.	Wiese Sgr.	Weide Sgr.	Wald Sgr.	durchschnittlicher Reinertrag aller Benutzungsarten pro Morgen Sgr.
in Preußen . .	23,665,044	15,113,665	25	32	7	5	19
„ Posen . . .	10,976,308	7,913,431	26	36	10	12	22
„ Pommern .	11,421,306	9,726,510	34	35	7	9	26
„ Schlesien . .	15,163,052	18,688,013	49	52	13	11	37
„ Brandenburg	15,006,534	13,095,471	36	39	14	10	26
„ Sachsen . .	9,374,730	19,234,150	80	63	15	18	62
„ Westfalen .	7,558,163	10,407,656	60	66	21	16	41
„ Rheinland .	9,986,989	18,134,832	77	74	33	19	54
in den älteren Provinzen zusammen . . .	107,273,008	112,313,728	44	45	14	11	33

Es mag sich gegen diese Zahlen, so sorgfältig sie gewiß vom statistischen Bureau zusammengestellt sind, Manches einwenden lassen, wie gegen alle statistischen Ermittelungen; unzweifelhaft erweisen sie, daß unsere Provinz im Ertrage der Landwirthschaft eben so weit hinter allen übrigen Provinzen zurückgeblieben ist, als in allen andern Beziehungen, ja noch mehr, denn selbst Posen und Pommern, denen wir sonst ziemlich gleich stehen, sind uns hier bedeutend voraus.

II.

Woher dieses auffallende Mißverhältniß auf allen Gebieten wirthschaftlicher Thätigkeit? Klima, Mangel an mineralischen Schätzen und an werthvolleren Kulturen, wie Weinbau, Zuckerrübenbau, erklären zwar eine gewisse, aber keine so schreiende Differenz; denn auch uns hat ja die Natur nicht alle Vortheile versagt. Neben weiten Flächen fruchtbaren Ackerlandes hat sie uns eine ausgedehnte Meeresküste mit zahlreichen Häfen und weit verzweigte Stromverbindungen gegeben, welche zu diesen Häfen hinführen, so daß wir durch den Seehandel einigermaßen ausgleichen könnten, was uns an natürlichen Vortheilen für großen Industriebetrieb abgeht. Nur zweierlei kann die Ursache sein, daß wir trotzdem so unverhältnißmäßig weit im Rückstande geblieben sind: entweder großer Mangel an Unternehmungsgeist, Fleiß und Wirthschaftlichkeit unsererseits — oder ungünstige Einwirkungen staatlicher Verhältnisse. Wir glauben letztere in so hohem Maße nachweisen zu können, daß selbst eine gewisse Lähmung des Unternehmungsgeistes dadurch entschuldbar würde.

Eine retrospektive Kritik gehört nicht zum Zwecke dieser Auseinandersetzung. Wir haben nachgewiesen, wie die Verhältnisse bei uns liegen, und wollen weiter nachweisen, wie weit der Staat dazu mitgewirkt hat, daß sie in diese Lage gekommen sind. Ob das Verfahren des Staates dabei gerechtfertigt war, brauchen wir nicht zu prüfen und zu bestreiten. Selbst wenn er uns Nachtheile zufügen

mußte, um allgemeinere Vortheile zu erreichen, haben wir berechtigten Anspruch auf billige Ausgleichung.

Das Eisen und die Steinkohlen der Rheinprovinz, Westfalens und Schlesiens, die dem Anbau zuckerreicher Rüben günstigen klimatischen und Bodenverhältnisse der Provinz Sachsen haben gewiß einen hohen natürlichen Werth, aber bei Weitem keinen so hohen Naturwerth, um für sich allein den Reichthum jener Provinzen zu erzeugen. Erst die Zoll- und Handelspolitik, welche der Staat einschlug und in Folge der Zollvereinsverhältnisse vielleicht einschlagen mußte, hat jene natürlichen Werthe so gesteigert, daß daraus ein so viel größerer Wohlstand als bei uns hervorgegangen ist. Der Mangel jener günstigen Naturbedingungen war allerdings für uns ein Nachtheil, aber bei Weitem kein so erheblicher, als es auf den ersten Blick scheint. Die Natur hat uns den Seeweg gegeben, um Steinkohlen und Eisen auf's Billigste und Beste aus Großbritanien und Schweden, treﬀlichen Rohrzucker aus Amerika zu beziehen. Erst die Zollpolitik des Staates verlegte uns diesen natürlichen Weg, zwang uns, unsere Bedürfnisse theurer und unvortheilhafter einzukaufen, und drückte dadurch den Tauschwerth unserer Arbeit und unserer Produkte herab. Ein jährlicher Bedarf an Eisen von 30 Pfund pro Kopf ist ein sehr niedriger, da derselbe im preußischen Staate durchschnittlich auf 58 Pfund, in anderen Staaten noch viel höher angenommen wird. Die Vertheuerung des Eisens durch den Zoll ist auf mindestens 20 Sgr. pro Ctr. zu schätzen, da schon für Schmiedeeisen, geschweige für Bleche und feinere Eisen der Zoll mehr beträgt. Bei dieser einen Zollposition hat danach unsere Provinz jährlich schon mehr als 600,000 Thlr. reinen Zuschuß zur Bereicherung der Eisendistrikte zu zahlen. Denkt man sich die Wirkung anderer ähnlicher Tarifpositionen hinzu, so wird man keinen weiteren Grund suchen, wesbalb am Rhein die Sparkassen-Einlagen pro Kopf fast 5 Thlr., in Westfalen über 11 Thlr., bei uns wenig über einen halben Thaler betragen.

Was sich fünfzig Jahre lang dort angesammelt hat, ist guten Theils uns durch die Zölle entzogen.

Außer dieser unmittelbaren Beeinträchtigung unseres Wohlstandes hat das Zollsystem des Staates Landwirthschaft, Gewerbe und Industrie bei uns mächtig zurückgehalten. Wie sehr die beiden ersteren durch Vertheuerung der Werkzeuge und Maschinen leiden müssen, bedarf keiner weiteren Ausführung. Aber ganze blühende Industriezweige sind uns durch das Zollsystem ertödtet worden. Sieben Raffinerieen indischen Zuckers waren einst in unserer Provinz in schwunghaftem Betriebe. In Königsberg allein gewährten drei derselben 400 Arbeitern mit ihren Familien auskömmliches Brot, zogen jährlich 60 bis 70 Schiffe mit Rohzucker, fast eine gleiche Zahl mit Steinkohlen nach der Stadt und gaben vielen Gewerbtreibenden, Böttichern, Fuhrleuten rc. erwünschten Nebenverdienst. Sie haben der Begünstigung der Rüben-Industrie erliegen müssen, für welche unsere Provinz nicht geeignet ist. Kann man bestreiten, daß wir hiedurch einen guten Theil des hohen Bodenwerthes und Ackerertrages der Provinz Sachsen haben mitbezahlen müssen? Daß also staatliche Maßnahmen zu dem Mißverhältnisse zwischen dem Reinertrage unserer und der dortigen Landwirthschaft mitgewirkt haben? Kann man sich nach solchen Erfahrungen wundern, daß bei uns der Muth zu Aktien-Unternehmungen fehlt? Daß von diesen zeitgemäßesten Anstalten der Kapital-Ansammlung und Vermehrung bei uns kaum ein Sechstheil so viele existiren als anderswo?

Auch anderen Provinzen war der Zoll-Tarif ungünstig, aber der Zollverein gewährte ihnen Ersatz durch Eröffnung eines großen bequem gelegenen Verkehrsgebietes. Uns hat der Zollverein solchen Nutzen nicht gebracht, denn weit abgelegen von ihm streckt sich unsere Provinz zwischen das Meer und das große russische Nachbarland. Enge, sehr enge war die Politik unseres Staates lange Zeit mit der des Nachbarreiches verbunden, aber unserm Handel kam diese Ver-

bindung nicht zu Gute. Nie gelangten die Abmachungen des Vertrages vom 3. Mai 1815 über die Verkehrs- und Handelsbeziehungen zwischen Preußen und Rußland zur Ausführung. Statt des verabredeten freien Verkehrs errichtete die Kaiserliche Regierung ein konsequentes Prohibitiv-System und eine strenge Grenzsperre. Und selbst dieses schon so ungünstige Verhältniß wurde durch den Zollvereinstarif bis zu seiner neuesten Reform noch ungünstiger für uns gestaltet. In Folge unserer Lage muß ein sehr großer Theil unseres Handels Transithandel von und nach Rußland sein. Nun erhob aber der frühere Zollvereinstarif fast von allen Gegenständen Durchgangsabgaben und ebenso von den wichtigsten russischen Produkten, als Getreide, Flachs, Hanf, Talg, Eingangszölle, die zum Theil nicht ganz unerheblich, jedenfalls höchst lästig waren. Die Zollvereins-Politik wirkte also in gewissem Maße mit darauf hin, die Ein- und Ausfuhr unseres russischen Hinterlandes, wenn es ohne zu große Umwege und Mehrkosten geschehen konnte, lieber über russische als über preußische Häfen zu bewerkstelligen. Viele Jahrzehnte lang haben wir mit diesem wirthschaftlichen Hemmnisse kämpfen müssen, das unserer Provinz viel nachtheiliger war, als irgend einer andern.

Wir sind weit entfernt, deshalb den Zollverein anfechten zu wollen, der sich nur neuerdings noch als das letzte und stärkste Band bewährt hat, welches alle deutschen Stämme zusammenhält. Wir wollen nur nachweisen, daß derselbe, während andern Provinzen seine Segnungen zu Theil wurden, uns weit überwiegend Opfer auferlegt hat, für welche wir wol auf anderweitigen Ersatz rechnen durften. Das nächstliegende und wirksamste Mittel zu solchem Ersatze sind gute Kommunikationen. Prüfen wir, wie in dieser Beziehung unsere Provinz im Vergleiche zu den übrigen älteren Landestheilen steht!

Der preußische Staat besaß Ende 1866 in seinen älteren Provinzen $874{,}_2$ Meilen Eisenbahnen in Betrieb, worunter $242{,}_6$ Meilen Staatsbahnen. Das gesammte Anlage-Kapital betrug rund $499^1/_2$

Million. 121$^{3}/_{4}$ Millionen hatte der Staat für die Staatsbahnen ausgegeben, 134$^{3}/_{4}$ Millionen von dem Anlage-Kapitale der Privatbahnen in ihrem Zinsertrage garantirt. Der unmittelbaren und mittlbaren Fürsorge des Staates war also die Verwendung eines Gesammt-Kapitals von 256$^{1}/_{2}$ Million für Eisenbahnen zu verdanken. Die Provinz Preußen, welche ihrem Flächenraume nach zwischen einem Fünftel und einem Viertel, ihrer Bevölkerung nach fast ein Sechstel der alten Monarchie ausmacht, besaß 84,$_{6}$ Meilen Eisenbahn, also noch nicht ein Zehntel des gesammten Eisenbahnnetzes, worunter allerdings ca. 64 Meilen Staatsbahn waren. Das auf sie treffende Anlagekapital berechnet sich etwa folgendermaßen. Die Königliche Ostbahn hat im Ganzen 46,621,878 Thaler gekostet. Rechnet man davon die Kosten der Brücken über die Weichsel und Nogat mit 5,080,948 Thalern allein auf Preußen und vertheilt das übrige Kapital verhältnißmäßig auf die verschiedenen Provinzen, welche die Bahn durchschneidet, so kommen auf Preußen von dem Anlage-Kapital der Ostbahn überhaupt 28,850,000 Thaler. Dazu das Anlage-Kapital der ostpreußischen Südbahn mit 13, und das der Tilsit-Insterburger Bahn mit etwas über 3 Millionen, ergiebt für unsere Provinz kaum 45 Millionen Eisenbahnkapital, d. h. noch nicht ein Zehntel des in den älteren Landestheilen überhaupt verwendeten, wobei noch zu berücksichtigen bleibt, daß die ostpreußische Südbahn bei Weitem nicht vollendet, ihr Anlagekapital uns lange noch nicht ganz zu Gute gekommen ist. Allerdings spielt unter den bei uns in Eisenbahnen angelegten 45 Millionen das Kapital des Staates eine bedeutende Rolle. Dafür trifft aber bis jetzt von den Zinsgarantieen gar nichts auf unsere Provinz. Von dem gesammten, durch direkte und indirekte Intervention des Staates dem Eisenbahnbau zugeflossenen Kapitale kommt also auf uns etwa nur ein Neuntel. Im Einzelnen gestaltet sich das Verhältniß der vorhandenen Eisenbahnen zum Flächenraume und zur Einwohnerzahl der älteren Provinzen folgendermaßen:

Es kommen	auf je 100 □ Meilen Meilen Eisenbahn	auf jede halbe Million Einw. Meilen Eisenbahn
in der Provinz Preußen .	$7{,}_2$	14
" " " Posen . .	$10{,}_7$	$18{,}_4$
" " " Pommern .	$10{,}_2$	$20{,}_4$
" " " Schlesien .	$23{,}_4$	$24{,}_3$
" " " Brandenburg	$15{,}_7$	$21{,}_8$
" " " Sachsen .	$24{,}_3$	$27{,}_2$
" " " Westfalen .	$28{,}_9$	$31{,}_9$
" " Rheinprovinz . . .	$34{,}_7$	$25{,}_1$
durchschnittlich in den ältern Provinzen	$17{,}_5$	$22{,}_6$

Wir stehen also in dieser Beziehung, von welchem Gesichtspunkte man auch ausgehen mag, ungleich schlechter da als irgend eine andere Provinz.

An Chausseen besaßen die älteren Provinzen Ende 1866 zusammen $4253{,}_4$ Meilen, nämlich 1871 Meilen Staats-Chausseen, $710{,}_8$ Meilen Provinzial- und Bezirks-Chausseen, $1659{,}_8$ Meilen Kreis-, Kommunal-, Aktien- oder Privat-Chausseen und $11{,}_8$ Meilen Bergwerks-Chausseen. Ueber die Vertheilung der Staats-Chausseen auf die einzelnen Provinzen sind uns nur bis zu Anfang 1864 zuverlässige Daten zur Hand. Damals betrug die Länge der Staats-Chausseen $1845{,}_6$ Meilen. Seitdem sind in allen älteren Landestheilen zusammen wenig über 25 Meilen hinzugekommen. Die Nichtberücksichtigung dieses kleinen Zuwachses bei der Vertheilung auf die einzelnen Provinzen kann der Richtigkeit des Urtheils keinen erheblichen Eintrag thun. Ueber alle andern Chausseen hat der Staats-Anzeiger vor Kurzem ausreichende Mittheilungen gebracht. Danach besaß, abgesehen von ihrem Antheile an jenem kleinen Zuwachse,

die Provinz Preußen zu Anfang des Jahres 1867: $287,_{3}$ Meilen Staats-Chausseen, $303,_{2}$ Meilen andere Chausseen, also $590,_{5}$ Meilen Chausseen überhaupt. Schlesien, Sachsen, Westfalen, die so ungleich kleiner sind als Preußen, kamen ihm an Chausseen, namentlich an Staats-Chausseen beinahe gleich. Es besitzen nämlich:

	Staats-Chausseen Meilen.	andere Chausseen Meilen	Chauss. überhaupt Meilen
Schlesien .	$269,_{6}$	$310,_{5}$	$580,_{1}$
Sachsen .	$251,_{5}$	$224,_{9}$	$476,_{4}$
Westfalen.	$283,_{8}$	$294,_{3}$	$578,_{1}$

Die Rhein-Provinz aber, lange noch nicht halb so groß als Preußen, ist bei Weitem reicher an Chausseen aller Art; denn sie hat 303 Meilen Staats-Chausseen, $564,_{1}$ Meilen andere Chausseen, $867,_{1}$ Meilen Chausseen überhaupt. Auf je 10 Quadratmeilen kommen durchschnittlich:

	Chausseen überhaupt Meilen	darunter Staats-Chausseen Meilen
in der Prov. Preußen .	5	$2,_{4}$
= = = Schlesien .	$7,_{9}$	$3,_{7}$
= = = Sachsen .	$10,_{4}$	$5,_{5}$
= = = Westfalen .	$15,_{7}$	$7,_{7}$
= = = Rheinprovinz . .	$17,_{8}$	$6,_{2}$

Auch in Betreff der Chausseen ist also unsere Provinz weit hinter den meisten andern zurückgeblieben, und der Staat hat hiezu sehr wesentlich mitgewirkt, indem er für sie verhältnißmäßig nicht halb so viel gethan, als für andere. Noch heute haben viele Kreise unserer Provinz, namentlich die nach der polnischen Grenze hin ge-

legenen, 8 bis 10, einige 16 bis 20 Meilen zum Theil unchaussirten Weges zu machen, um ihren Absatzort oder die nächste Eisenbahn-Station zu erreichen. Noch heute muß die Hälfte unserer Provinz die Transportkosten für Getreide bis Königsberg auf 6 bis 12 Sgr. pro Scheffel veranschlagen, so daß dieselben oft zweimal mehr betragen als die Kosten des Transportes von Königsberg nach England!

Und doch ist das gegenwärtige Mißverhältniß noch nicht das Schlimmste. Es kommt dazu, daß wir früher viele Jahrzehnte hindurch vom Staate in einem noch viel geringeren Grade berücksichtigt wurden als jetzt, und daß alle Quellen des Volkswohlstandes dadurch bei uns nachhaltig geschwächt sind. Weit in die große Friedens-Epoche unseres Jahrhunderts hinein, als überall das regste wirthschaftliche Leben sich entwickelte, besaß unsere Provinz noch keine andere Kunststraße als die einzige Chaussee von Berlin nach der russischen Grenze. Einzelne ältere Zeitgenossen werden sich noch zu erinnern wissen, was eine Reise nach Ostpreußen in den zwanziger und zum Theil noch in den dreißiger Jahren besagte. Die erste Eisenbahn-Verbindung erhielt Königsberg im Jahre 1853, wo die Ostbahn jedoch bei Weitem noch nicht vollendet war. Bis dahin hatten wir der Vortheile des Eisenbahn-Verkehres gänzlich entbehren müssen, obwohl im preußischen Staate 1852 schon 593,9 Meilen Eisenbahnen in Betrieb waren. Schon seit 15 Jahren hatte sich das preußische Eisenbahnwesen entwickelt, und es ist von Interesse, diese erste Entwickelung, von der wir gänzlich ausgeschlossen waren, näher zu betrachten. Im preußischen Staate waren

1838:	4,6	Meilen	Eisenbahn	in	Betrieb,
1839:	9,2	=	=	=	=
1840:	17,6	=	=	=	=
1841:	41,3	=	=	=	=
1842:	66,9	=	=	=	=



1843:	100,7	Meilen	Eisenbahn	in	Betrieb,
1844:	114,1	=	=	=	=
1845:	138,2	=	=	=	=
1846:	236,2	=	=	=	=
1847:	290	=	=	=	=
1848:	326,7	=	=	=	=
1849:	349,4	=	=	=	=
1850:	432,1	=	=	=	=
1851:	505,1	=	=	=	=
1852:	593,9	=	=	=	=

Nun erst erreichte uns das Eisenbahnnetz; und dieß lag durchaus nicht etwa daran, daß die Entwickelung gleichmäßig vom Centrum nach der Peripherie fortgeschritten wäre. In demselben Jahre 1838, in welchem die Berlin-Potsdamer Bahn eröffnet wurde, kam auch eine Strecke der Düsseldorf-Elberfelder Bahn, schon im nächsten Jahre die erste Strecke der Rheinischen Eisenbahn, vier Jahre später der Anfang der Oberschlesischen Bahn in Betrieb. Wer die obigen Zahlen aufmerksam betrachtet, wird sich eine Vorstellung davon machen können, wie sehr wir schon wegen verspäteter Ausrüstung mit Kommunikationsmitteln in unserer wirthschaftlichen Entwickelung zurückbleiben mußten.

Diese Darstellung gründet sich nur auf Quellen, wie sie allgemein zugänglich sind. Sie ist Nichts als eine Hervorhebung einzelner Momente. Ständen uns die Materialien der Staatsbehörden und Zeit zu ihrem Studium zu Gebote, so würden wir noch ein ganz anderes Bild entwerfen können. Allein schon das, was wir gebracht haben, genügt, um zu beurtheilen, wie weit der gewöhnliche Ausspruch über unsere Provinz, von dem wir bei unserer Betrachtung ausgingen, als thatsächlich begründet anerkannt werden muß. Die meisten Provinzen des Staates sind in der Zeit von 1816 bis 1866

um fünfzig Jahre vorgeschritten; in der Provinz Preußen hat eine irgend bemerkenswerthe wirthschaftliche Entwickelung kaum seit zwanzig Jahren begonnen!

An Bevölkerung, an durchschnittlichem Wohlstande, an gewerblicher und industrieller Entwickelung, an Kapital-Ansammlung, an Reinertrag aus der Landwirthschaft und Steigerung des Bodenwerthes, an Kommunikationsmitteln sind wir weit hinter den übrigen älteren Landestheilen zurückgeblieben, und Zoll- und Handelspolitik des Staates, sowie geringere Gewährung staatlicher Anlagen haben wesentlich dazu mitgewirkt. Wir wollen damit Niemandem einen Vorwurf machen. Wir erkennen an, daß der Staat in neuerer Zeit begonnen hat, sich unser etwas mehr zu erinnern. Wir sind dem gegenwärtigen Chef des Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten zu wärmstem Danke verbunden, weil er unseren Spezialbeschwerden stets geneigtes Gehör und oft sehr energische Abhilfe gewährt, auch sonst uns manche Förderung und Erleichterung hat zu Theil werden lassen. Ebenso sind wir dem Herrn Finanzminister in Angelegenheiten seines Departements für vielfache Berücksichtigungen unserer besonderen Bedürfnisse verpflichtet. Wir mißgönnen denjenigen Provinzen, welche vielleicht aus höheren Staatsgründen vor uns berücksichtigt werden mußten, nicht ihre größere Blüthe; wir verlangen nur, daß für unsere Provinz jetzt nachgeholt wird, was früher vielleicht nicht geschehen konnte. Nur zu diesem Zwecke haben wir nachgewiesen, daß wir bisher mit Ausnahme der Ostbahn, mit welcher der Staat übrigens ein ganz gutes Geschäft macht, da sie ihm sechs Jahre nach ihrer Vollendung sein ganzes Anlagekapital schon mit 6½ Prozent verzinst, bei allen großen Staatsanlagen, bei Verwendung aller bedeutenden Kapitalien haben zurückstehen müssen; und daß daraus ein zu großer Abstand hervorgegangen ist, um jetzt durch das gewöhnliche Maß staatlicher Fürsorge ausgeglichen zu werden. Auf Grund dieses Nachweises müssen

wir verlangen, daß die traurigen Mißverhältnisse einer langen Vergangenheit in Rechnung gezogen werden; müssen wir verlangen, daß endlich etwas Ernstliches zur Ausgleichung geschieht, wenn wir nicht zuletzt das Aschenbrödel unter den Gliedern der großen Staatsfamilie werden wollen.

III.

Ist mit obigem Nachweise dem unmittelbaren Zwecke unserer Darstellung eigentlich genügt, so liegt es doch nahe, einige Betrachtungen über die ersten Schritte anzuschließen, welche geschehen müssen, um uns auch nur annähernd gerecht zu werden. Zunächst macht sich hiebei die Forderung geltend, die offenbar nicht abzuweisende Ausgleichung unverzüglich zu beginnen. Unsere Provinz ist, nachdem sie auf Vieles schon so lange hat warten müssen, jetzt am wenigsten in der Lage, noch länger zu warten. Die letzten vier Jahre haben eine Reihe von Kalamitäten über uns gebracht, wie sie selbst eine weiter vorgeschrittene Provinz nicht ohne schwere Erschütterung ihres Wohlstandes würde haben ertragen können. In vier Jahren eine einzige gute Ernte gegen drei Mißernten, anhaltende Geldkrisen, Kriege, Blokade und Cholera: das ist mehr, als irgend eine andere Provinz in dieser Zeit zu leiden gehabt, und dabei stand die unserige schon vorher an wirthschaftlichen Kräften allen andern nach! Unser Getreidegeschäft sank auf den Standpunkt des vorigen Decenniums zurück, wo wir noch keine Eisenbahnverbindung hatten. Von diesem Geschäftszweige hängt der wirthschaftliche Zustand der Provinz hauptsächlich ab, denn er verwerthet ihr Hauptprodukt, dessen ganzer Erlös ihr wieder zu Gute kommt. Die letzte Ernte ist namentlich in den Regierungsbezirken Königsberg und Gumbinnen so trostlos ausgefallen, daß dieselben nicht ihren eigenen

Bedarf gewonnen haben, und daß der Herr Handelsminister besondere Anordnungen hat treffen müssen, um absolutem Mangel an Nahrungsstoffen vorzubeugen. Der Gefahr einer Hungersnoth werden wir dadurch hoffentlich entgehen; denn in der Zeit der Eisenbahnen und Dampfschiffe kann man eine solche durch rechtzeitige Vorsorge wohl immer beseitigen. Die Gefahr einer bittern Verarmung bleibt drohend über uns schweben. Wer daran zweifelt, nehme nur einige unserer größeren Provinzialblätter in die Hand! Die langen Reihen von Subhastations-Ankündigungen werden seine Zweifel niederschlagen.

Hatten wir also schon früher gerechten Anspruch auf Vermehrung der Staatsanlagen, namentlich der Kommunikationen, so ist dieselbe jetzt eine dringende Nothwendigkeit für uns geworden, denn sie ist das wirksamste Mittel, unserm schwer erschütterten Wohlstande wieder aufzuhelfen. Schon der Beginn eines gesicherten Eisenbahnbaues wirkt mächtig. Ehe noch der Betrieb eröffnet, und die neue Verkehrsströmung ins Leben gerufen ist, steigt bei gehöriger Sicherung eines baldigen Ausbaues auf der ganzen künftigen Linie und in einer gewissen Umgebung der Bodenwerth und der Kredit der Grundbesitzer. Alle Kreise bis auf erhebliche Entfernungen beeilen sich, sobald erst die Bahnstationen bestimmt sind, die bei uns noch so sehr fehlenden Chausseen anzulegen. Im ganzen Gebiete der künftigen Bahn erwacht sofort neues Leben und hoffnungsvolle Thätigkeit, die selbst den untersten Klassen Broterwerb sichert, um den sie sonst bei uns noch lange in Sorge schweben müßten.

An Privatbahnen ist offenbar für die nächsten Jahre in unserer Provinz nicht zu denken. Die beiden in ihr existirenden derartigen Unternehmungen wurden in einer viel günstigeren Periode konzessionirt und fanden trotzdem so große finanzielle Schwierigkeiten, daß bis dahin, wo sie eine gute Rente abwerfen, andere Privatkapitalien sich auf dieses Terrain nicht begeben werden.

Vorerst kann nur der Staat uns helfen; und er hat, wie wir nachgewiesen zu haben glauben, eine starke moralische Verpflichtung dazu. Wir wandten uns daher vor einiger Zeit an das Königliche Handelsministerium mit der Vorstellung, von den Ueberschüssen der Ostbahn, welche für die beiden letztverflossenen Jahre allein fünf und eine halbe Million betragen, etwas Namhaftes zur Anlegung von Zweigbahnen in unserer Provinz zu verwenden, deren einige wir unmaßgeblich in Vorschlag zu bringen uns erlaubten. Dieses Gesuch fand jedoch — zumal bei persönlicher Abwesenheit des Herrn Ministers — nicht das gewohnte geneigte Gehör. Erst einer von uns nach Berlin entsendeten Deputation gelang es, zwar nicht der speziellen Gestalt unserer früheren Vorschläge, auf denen wir auch nicht unabänderlich bestehen, aber doch der Anschauung überhaupt etwas willigeren Eingang zu verschaffen, daß der Staat unserer Provinz, zumal den besonders bedürftigen Theilen derselben durch Vermehrung der Eisenbahnen zu Hilfe kommen müsse.

Solcher Theile giebt es allerdings noch viele bei uns, und mehr als eine Linie könnten wir mit gutem Grunde als dringendes Bedürfniß, als wohl berechtigten Anspruch der betreffenden Kreise empfehlen. Den Einwand uns entgegenzustellen, daß der Staat das Eisenbahnwesen der Privatthätigkeit überlassen müsse, am wenigsten Bahnen von zweifelhafter Rentabilität ins Leben rufen dürfe, wird man nach den Beispielen der pommerschen Bahnen, der Rhein-Nahe-Bahn, der schlesischen Gebirgsbahn hoffentlich zu viel Anstand besitzen. Allein seit lange gewöhnt, unsere Ansprüche an den Staat auf ein möglichst bescheidenes Maß herabzustimmen, beschränken wir uns für jetzt auf Hervorhebung des nothwendigsten, schon am längsten erörterten, überhaupt reifsten Eisenbahnprojektes unserer Provinz, und hoffen um so mehr unserer Stimme einiges Gewicht beigelegt zu sehen, als die dabei in Frage kommende Linie die Stadt Königsberg direkt nicht berührt.

Die vernachlässigtesten Theile unserer Provinz sind offenbar die Kreise südwärts nach der polnischen Grenze hin, zwischen der Weichsel und der Trace der Ostpreußischen Südbahn. Auf der einen Seite das verschlossene Nachbarland, auf der anderen gänzlichen Mangel an genügenden Kommunikationen mit den preußischen Seestädten, leiden sie am meisten von den früher geschilderten Schwierigkeiten des Transportes und vegetiren in trauriger Abgeschlossenheit von allem großen Verkehre fort. Ihnen wendet sich kein Zuzug bemittelter Landwirthe aus den westlicheren Provinzen zu, wie sie sich in anderen Kreisen so oft ankaufen und so wesentlich zur Hebung unserer Landwirthschaft mitwirken. Ihnen ist fremdes Kapital völlig verschlossen, jeder Kredit verschränkt, jede Möglichkeit zu Meliorationen und zu einer Erhöhung des Bodenertrages abgeschnitten.

Seit vielleicht zwölf Jahren haben es sich die betheiligten Kreise angelegen sein lassen, eine Eisenbahn ins Leben zu rufen; und selbst die starrsten Anhänger des Grundsatzes, daß die Sorge für Eisenbahnen den Interessenten selbst überlassen bleiben solle, werden einräumen müssen, daß diese Kreise alles Erdenkliche gethan haben, um durch Selbsthilfe zum Ziele zu gelangen. Schon vor eilf Jahren stellten sie ein Projekt Thorn = Königsberg auf und versuchten, englisches Kapital dafür herbeizuziehen. Dasselbe wurde ihnen willig in Aussicht gestellt unter der Bedingung, daß die Kreise selbst Garantie dafür übernähmen. Die Kreise waren dazu bereit; ein Kreis erbot sich sofort, für eine ganze Million Aktien sicheren Zinsgenuß zu verbürgen. Die Staatsverwaltung verweigerte die Genehmigung dieses Modus. Die Kreise änderten nun ihr Projekt. Durch weitere Entwickelung des deutschen Eisenbahnnetzes bildete sich Aussicht auf eine große Schienenstraße von Köln über Kassel, Halle, Guben, Posen und Thorn nach der russischen Grenze. Die Kreise richteten daher ihre Anstrengungen auf Realisation einer Bahn von Thorn nach Insterburg, welche das Schlußglied jener großen Straße vom Westen

nach dem Osten, von Frankreich bis Rußland werden soll und als solches nicht blos volle Befriedigung der lokalen Bedürfnisse verspricht, sondern auch von hoher allgemeiner Bedeutung ist. Bald fand sich der General-Unternehmer der Märkisch-Posener Bahn (Posen-Guben-Frankfurt) bereit, unter gleichen Bedingungen wie jene, auch die Linie Thorn-Insterburg auszuführen. Der Herr Handelsminister verweigert die Konzession. Der Abgeordnete Dr. Becker hat in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 1. Februar 1867 die Eigenthümlichkeiten des sogenannten englischen Kapitals, wenn auch etwas al fresco, so doch in treffenden Zügen geschildert. Die Nachtheile des Eisenbahnbaues durch General-Unternehmer sind in unserer Provinz deutlich genug hervorgetreten. Die Fürsorge des Staates, die Interessenten der Linie Thorn-Insterburg vor nachtheiligen Bedingungen zu bewahren, ist also vollkommen anzuerkennen — wenn er dafür sorgt, daß sie diese Bahn in derselben Zeit unter besseren Bedingungen erhalten. Es wäre gewiß viel wohlthätiger für die Provinz und kein Schade für den Staat gewesen, wenn die Tilsit-Insterburger und die Ostpreußische Südbahn auf Rechnung des Staates erbaut worden wären. Aber Niemand, außer vielleicht einigen unglücklichen Aktien-Spekulanten, wird wünschen, daß diese Bahnen lieber gar nicht entstanden wären, als unter den Verhältnissen, gut oder übel, unter welchen sie einmal ins Leben getreten sind. Selbsthilfe inhibiren und Staatshilfe versagen, ist unbedingt von Allem das Schlimmste; und dies ist, wie der Abgeordnete Lesse in der erwähnten Sitzung überzeugend dargethan hat, bisher bei dem Thorn-Insterburger Bahnprojekte geschehen.

Die Nächstbetheiligten haben sich natürlich nicht minder als um Aktien-Unternehmungen auch um Staatshilfe bemüht. Sie haben damit bisher bei den Behörden nicht reüssirt. Während des letzten Landtages gingen dem Abgeordnetenhause darauf gerichtete Petitionen zu. In der betreffenden Kommissionsverhandlung (siehe Kommissions-

Bericht vom 19. Januar 1867 No. 182 der Anlagen zum stenographischen Berichte) erklärte der Vertreter der Staatsregierung, „die Anträge auf Bewilligung von Staatssubventionen seien keineswegs bestimmt abgelehnt.“ „Wenn eine Aussicht auf Bewilligung einer Zinsgarantie zur Zeit nicht in Aussicht gestellt worden sei, so habe dies seinen Grund nicht blos in prinzipiellen Bedenken wegen dieser Art der Subventionen, sondern insbesondere in den Erwägungen, daß sobald die vorliegenden Bahnen bis Posen erst gesichert sein würden, es zur Herstellung der Bahnen von Posen nach Thorn und von Thorn nach Insterburg einer so durchgreifenden Unterstützung durch den Staat nicht erst bedürfen würde.“ Dem zufolge beschloß das Haus der Abgeordneten am 1. Februar 1867 auf Antrag des Abgeordneten v. Hoverbeck:

„In Erwägung

1) daß die Absicht der Staatsregierung, eine große durchgehende Linie Cöln-Kassel-Halle-Guben-Posen-Thorn-Insterburg baldigst in's Leben zu rufen, nur gebilligt werden kann;

2) daß die Staatsregierung eine Subvention der Eisenbahn-Unternehmungen Posen-Thorn-Insterburg (mit Abzweigung nach Bromberg) keineswegs zurückgewiesen, vielmehr nur eine bestimmtere Erklärung über die Höhe und Form einer solchen bis zu dem Zeitpunkte hinausgeschoben hat, wo dieselben durch bestimmt formulirte Pläne hinsichtlich der Modalitäten des Baues der Ausführung näher gerückt sein würden;“ — — —

über die betreffenden Petitionen zur Tagesordnung überzugehen.

Die Submission des einzigen Unternehmers, der sich seitdem zum Ausbau der Linie Thorn-Insterburg erboten hat, ist, wie erwähnt,

vom Herrn Handelsminister abgelehnt. Auf andere Privatunternehmer ist, wie ebenfalls bereits ausgeführt, für lange Zeit in unserer Provinz nicht die geringste Aussicht. Selbst eine Zinsgarantie Seitens des Staates würde jetzt, nach den Erfahrungen, die man nun einmal mit Privatbahnen bisher bei uns gemacht hat, nicht schnell genug zum Ziele führen, zumal die Ausführung durch eine benachbarte Eisenbahn-Gesellschaft bei der Thorn-Insterburger Linie nicht möglich scheint. Der Staat muß also bauen, unverzüglich bauen, und hat hiezu nach den allgemeinen Rücksichten für unsere Provinz und dem besondern Verhalten der Behörden in Betreff der Thorn-Insterburger Linie doppelte moralische Verpflichtung. Wir haben daher unterm 29. Oktober 1867 an den Herrn Handelsminister den Antrag gerichtet:

> „dem nächsten preußischen Landtage eine Vorlage über den Bau einer Eisenbahn von Thorn nach Insterburg auf Staatskosten zu machen."

Gewiß sind ähnliche Anträge in Betreff derselben Linie dem Herrn Minister noch von anderen Seiten zugegangen. Und gewiß wird, wenn überhaupt dem Landtage Eisenbahn-Vorlagen zugehen, die Eisenbahn Thorn-Insterburg dabei in erster Linie stehen; denn Billigkeit und Gerechtigkeit haben hoffentlich auch in Geldsachen in Preußen noch nicht aufgehört.

Wir würden in dieser Beziehung nicht den mindesten Zweifel hegen, wenn nicht dem allgemeinen Gerüchte zufolge ein anderer Bahnbau der Linie Thorn-Insterburg gewissermaßen Konkurrenz zu machen drohte: die direkte Bahn von Schneidemühl nach Dirschau. Kann diese Abkürzung der Königlichen Ostbahn gleichzeitig mit der Thorn-Insterburger Bahn hergestellt werden, so wollen wir dagegen ebensowenig einwenden, als gegen Vermehrung der Eisenbahnen überhaupt. Ist aber für jetzt nur eine von beiden Staatsarbeiten ausführbar,

so gebührt der Eisenbahn Thorn-Insterburg ein entschiedenes Vorrecht. Während sie das Schlußglied einer neuen großen Weltstraße bildet, stellt die Linie Schneidemühl-Dirschau nur eine nicht allzu erhebliche Korrektion der Königlichen Ostbahn dar. Während sie die gänzlich verlassenen Kreise an der polnischen Grenze dem Verkehre erschließt, kommt die Linie Schneidemühl-Dirschau Gegenden zu Gute, die nach Brandenburg und Pommern hin liegen; und was dieser Unterschied bedeutet, weiß Jedermann. Bei einer umfassenden Eisenbahnvorlage nur die direkte Linie Schneidemühl-Dirschau für die Provinz Preußen zu bewilligen, würde heißen, thatsächlich zu erklären, daß das Land östlich der Weichsel bei allen Wohlthaten des Staates regelmäßig zuletzt an die Reihe kommt, während es bei Opfern und Lasten oft genug hat vorangehen müssen.

Man könnte aus unserer warmen Befürwortung einer einzelnen bestimmten Bahn vielleicht die Mißdeutung herleiten, daß wir mit unserer ganzen Darstellung nur Propaganda für dieses eine Unternehmen beabsichtigt haben. Das hieße aber unsern Zweck sehr weit verkennen. Die Hauptsache ist uns, den Behörden des Staates, den Vertretern unseres Volkes und den eigenen Provinzialgenossen einmal klar zu machen, wie weit wir bisher immer haben zurückstehen müssen, und was wir fortan deshalb zu beanspruchen haben. Dieser Ansprüche sind viele. Was in Jahrzehnten an uns versäumt ist, läßt sich nicht in einem Jahre wieder ausgleichen. Neben der Eisenbahn von Thorn nach Insterburg giebt es noch manche andere, welche unsere Provinz auf eine oder die andere Art, später oder früher erhalten muß, wenn sie den anderen Provinzen relativ gleichgestellt werden soll. Der Herr Handelsminister selbst hat eine Verbindungsbahn zwischen der Ostbahn und der ostpreußischen Südbahn über Darkehmen und Goldapp für nicht aussichtslos erklärt. Die Nothwendigkeit einer Bahn nach Memel, der einzigen größeren preußischen Seestadt, welche noch jeder Eisenbahn-Verbindung entbehrt, wird Niemand zu

bestreiten wagen. Eine direkte Verbindung mit Warschau, ungefähr in der Mitte zwischen den Bahnen von Warschau nach Petersburg und von Warschau nach Danzig wird mit dem Nachbarstaate vereinbart werden müssen, und mancherlei Zweig- und Verbindungsbahnen werden sich anschließen. Weshalb wir von allen diesen Linien jetzt nur die Bahn Thorn-Insterburg fordern? Weil wir sie für die nothwendigste, zur Ausführung reiffste, aussichtsvollste halten, und weil wir fürchten, wenn wir mehr als das Allernothwendigste, Leichtest-Erreichbare verlangen, auch dieses noch nicht zu erhalten. Mögen Alle, die zur Entscheidung mitzuwirken haben, unserm — wir dürfen wohl sagen, bescheidenen Anspruche förderlich sein!

